Deutscher Bundestag **Drucksache 14/7087**

14. Wahlperiode

(zu Drucksache 14/7013)
10. 10. 2001

Unterrichtung

durch die Bundesregierung

Entwurf eines Gesetzes zur Einführung von streckenbezogenen Gebühren für die Benutzung von Bundesautobahnen mit schweren Nutzfahrzeugen – Drucksache 14/7013 –

Gegenäußerung der Bundesregierung zu der Stellungnahme des Bundesrates

1. **Zum Gesetzentwurf allgemein**

   a) Mit der streckenbezogenen Gebühr für die Benutzung von Bundesautobahnen mit schweren Nutzfahrzeugen (Maut) soll eine verursachergerechte Anlastung der Wegekosten erzielt werden. Gleichzeitig schafft die Maut höhere Anreize für eine wirtschaftlichere Auslastung der Transportkapazitäten und sorgt dafür, dass die Chancen zwischen in- und ausländischen Transportunternehmen gerechter verteilt werden.

   Im Hinblick auf die Forderung nach einer Angleichung der Wettbewerbsbedingungen im europäischen Güterkraftverkehrsgewerbe verweist die Bundesregierung darauf, dass die Lkw-Maut für deutsche Transportunternehmen im internationalen Wettbewerb eher Vorteile bringen wird, da in Zukunft erstmals auch ausländische Nutzer auf deutschen Autobahnen zu einem spürbaren und gerechten Wegekostenbeitrag herangezogen werden. Gleichwohl strebt die Bundesregierung weiterhin eine größtmögliche Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen an.

   Dabei sind die Maßnahmen zu Gunsten des Güterkraftverkehrsgewerbes in ihrer Gesamtheit zu beurteilen. Das Steuersenkungsgesetz der Bundesregierung entlastet nachhaltig die Unternehmen und damit auch das mittelständische Transportgewerbe. Weiterhin hat die Bundesregierung mit dem Gesetz gegen illegale Beschäftigung im Lkw-Gewerbe ihre Zusage, gegen illegale Wettbewerbspraktiken vorzugehen, konsequent umgesetzt.

   b) Die Bundesregierung wird die Einnahmen aus der Mauterhebung weitgehend für den Bau und den Erhalt der Verkehrsinfrastruktur verwenden. Mittel in Höhe von 7,4 Mrd. DM werden von 2003 bis 2007 zur Finanzierung des bereits beschlossenen Anti-Stau-Programms eingesetzt werden. Auch darüber hinausgehende Einnahmen werden noch weitgehend zusätzlich zu den Ansätzen des Verkehrshaushalts des Bundes in die Verkehrsinfrastruktur fließen.

2. **Zu Artikel 1 § 1 Abs. 1**

   Die Bundesregierung erkennt keinen Grund für eine Beschränkung des Anwendungsbereichs des Gesetzes auf die von Richtlinie 1999/62/EG erfassten Fahrzeuge. Die Richtlinie hat eine Angleichung der Wettbewerbsbedingungen im Binnenmarkt auf dem Gebiet von Straßenbenutzungsgebühren zum Ziel. Da nur Fahrzeuge des Güterkraftverkehrs wettbewerbsrelevant sind, wurde ihr Anwendungsbereich auf diese Fahrzeuge begrenzt.

   Die Richtlinie zwingt deshalb nicht zu einer Übernahme ihres Anwendungsbereiches in nationale Mautgesetze. Sie fordert lediglich, dass für die in ihrem Artikel 2 Buchstabe d genannten Fahrzeuge die Bestimmungen der Richtlinie zu beachten sind. Dies ist durch den vorliegenden Gesetzentwurf gewährleistet.

   Die im Gesetzentwurf im Vergleich zur Richtlinie vorgenommene geringfügige Ausweitung des Anwendungsbereiches dient der Rechtsklarheit. Im gegenwärtigen Gesetz über die Erhebung der zeitbezogenen Gebühr für die Benutzung von Bundesautobahnen (ABBG) wurde die Definition der Richtlinie übernommen. Danach sind nur Fahrzeuge, „...die ausschließlich für den Güterkraftverkehr bestimmt sind...“ gebührenpflichtig. Dies hat immer wieder zu Auslegungsschwierigkeiten und hieran anknüpfend zu Rechtsstreiten bis hin zum EUGH geführt. Diese Rechtsprechung hatte in der Mehrzahl der

Zugeleitet mit Schreiben des Bundeskanzlers vom 10. Oktober 2001.

Fälle zur Folge, dass bestimmte Fahrzeuge von der Gebührenpflicht ausgenommen werden mussten. Auf Grund der Tendenz der bisherigen Rechtsprechung zu dem Merkmal „ausschließlich für den Güterkraftverkehr bestimmt“ ist zu befürchten, dass in Zukunft auch größere Fahrzeuggruppen von der Mautpflicht befreit werden müssten. Dies wäre angesichts des Hauptziels des Gesetzes, der verursachergerechten Wegekostenanlastung, nicht sachgerecht. Denn alle Fahrzeuge ab 12 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht verursachen in verstärktem Maß Wegekosten, unabhängig davon, ob sie ausschließlich der Beförderung von Gütern dienen.

3. **Zu Artikel 1 § 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2**

   a) Die Bundesregierung stimmt der vorgeschlagenen Ergänzung von Artikel 1 § 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 des Gesetzentwurfes zu. Die ausdrückliche Aufnahme der Fahrzeuge der Straßenreinigung und des Winterdienstes in diesen Befreiungstatbestand hat eine klarstellende Funktion und erscheint deshalb sinnvoll.

   b) Die Bundesregierung befürwortet dagegen nicht die Streichung der Worte „von Gebietskörperschaften“ in dieser Vorschrift. Eine solche Streichung hätte zur Folge, dass auch Fahrzeuge von Privatunternehmen, die im Auftrag von Ländern, Städten und Gemeinden Aufgaben des Straßenbetriebsdienstes durchführen, von der Maut befreit wären. Dadurch würde ein nicht gerechtfertigter Subventionstatbestand geschaffen.

      Im Übrigen ist der Begriff der „Gebietskörperschaften“ eindeutig, so dass die durch diese Vorschrift von der Maut befreiten Fahrzeuge zweifelsfrei festgelegt werden.

4. **Zu Artikel 1 § 1 Abs. 2a (neu) und 3**

   Die Bundesregierung sieht keine Notwendigkeit für eine Ermächtigung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen zum Erlass einer Rechtsverordnung, die bestimmte Autobahnabschnitte von der Maut ausnimmt, um Verkehrsverlagerungen auf das nachgeordnete Straßennetz zu vermeiden.

   Nach vorliegenden wissenschaftlichen Untersuchungen ist allenfalls mit geringen derartigen Verlagerungen zu rechnen. Denn auch bei Einführung einer Maut, die sich an den verursachten Wegekosten orientieren muss, werden die wirtschaftlichen Vorteile der Benutzung der Autobahnen in der Regel überwiegen. Darüber hinaus ist im Gesetzentwurf vorgesehen, dass die Mautpflicht aus Sicherheitsgründen auf Bundesstraßen ausgedehnt werden kann. Die technischen Möglichkeiten hierfür sind gegeben. Sollte sich also herausstellen, dass es auf bestimmten Einzelstrecken zu spürbaren Verkehrsverlagerungen kommt, kann von dieser Möglichkeit Gebrauch gemacht und damit Verlagerungen entgegengewirkt werden.

   Demgegenüber würde die Möglichkeit, bestimmte Autobahnabschnitte von der Maut auszunehmen, die Gefahr bergen, dass mittel- bis langfristig ein „Flickenteppich“ von mautpflichtigen und nicht mautpflichtigen Autobahnabschnitten entsteht. Dies würde nicht nur dem Ziel der gerechten Wegekostenanlastung widersprechen und zu Einnahmeausfällen führen, sondern auch ein erhebliches und permanentes regionalpolitisches Konfliktpotential darstellen.

5. **Zu Artikel 1 § 1 Abs. 4 Satz 1**

   Die Bundesregierung befürwortet keine Ausweitung der Verordnungsermächtigung zur Ausdehnung der Mautpflicht auf Bundesstraßen. Die im Gesetzentwurf vorgesehene Ermächtigung, eine solche Ausdehnung auf bestimmte Abschnitte von Bundesstraßen aus Sicherheitsgründen vorzunehmen, reicht aus, um das damit verfolgte Ziel, Verkehrsverlagerungen zu vermeiden, erreichen zu können.

6. **Zu Artikel 1, § 2**

   Der Fahrer und derjenige, der über den Gebrauch des mautpflichtigen Fahrzeuges bestimmt, müssen in die Mautschuldnerschaft einbezogen werden. Dies zeigen die Erfahrungen mit dem gegenwärtig geltenden Autobahnbenutzungsgebührengesetz, das eine entsprechende gesamtschuldnerische Haftung auch des Fahrers und des Disponenten vorsieht. Der Fahrer des mautpflichtigen Fahrzeuges ist in vielen Fällen, insbesondere bei im Ausland zugelassenen Fahrzeugen, der einzige greifbare Schuldner. Fällt er als Schuldner aus, ist die im Gesetz vorgesehene Möglichkeit der Mautnacherhebung durch die Kontrollbehörden am Ort der Kontrolle, wobei im Fall der Nichtzahlung die Weiterfahrt untersagt werden kann, kaum mehr praktikabel. Die Einbringlichkeit der Maut wäre in vielen Fällen nicht mehr gewährleistet.

   Im Übrigen werden die Kontrollbehörden nicht in jedem Fall die Mautbegleichung vom Fahrer verlangen. Es steht in deren pflichtgemäßen Ermessen, welchen Mautschuldner sie heranziehen.

   Der Disponent ist in den Unternehmen des Güterkraftverkehrs in der Regel derjenige, der für den ordnungsgemäßen Einsatz der Fahrzeuge Sorge zu tragen hat. Hierzu gehört die Zahlung der Maut bzw. die Schaffung der organisatorischen Voraussetzungen, die die Mautentrichtung sicherstellen. Er darf deshalb von der gesamtschuldnerischen Haftung nicht ausgenommen werden.

7. **Zu Artikel 1 § 3**

   Hinsichtlich der Forderung nach einer Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen im internationalen Güterkraftverkehr wird auf die Ausführungen unter „Zum Gesetzentwurf allgemein“ verwiesen.

   Die Höhe der Maut ist ein wesentlicher Teil des vorliegenden Gesetzesvorhabens. Die Festlegung der konkreten Mautsätze muss jedoch nicht zwingend durch den Gesetzgeber selbst erfolgen. Es genügt verfassungsrechtlichen Anforderungen, wenn der Gesetzgeber in der Verordnungsermächtigung die wesentlichen Entscheidungen über die Mauthöhe vorgenommen hat. Die durch die mautpflichtigen Fahrzeuge verursachten Wegekosten sind objektiv bestimmbar und werden für die Gruppe der Fahrzeuge ab 12 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht auf wissenschaftlicher Basis nachvollziehbar erarbeitet. Der Gesetzentwurf genügt daher verfassungsrechtlichen Anforderungen durch die Festlegung, dass sich die durch-

schnittliche Maut an den Wegekosten zu orientieren hat, und durch die Vorgabe der Struktur der Mautdifferenzierungen unter Berücksichtigung der einschlägigen EU-Richtlinie.

Die Bundesregierung erwägt ebenfalls, die Maut nach Ort und Zeit der Autobahnbenutzung zu differenzieren. Dies soll aber erst für einen späteren Zeitpunkt erfolgen. Bei dem künftigen Mauterhebungssystem handelt es sich um eine äußerst komplexe Technik, da auf vielen Gebieten technisches Neuland betreten werden muss. Das System darf deshalb gerade in der Anfangsphase nicht überfrachtet werden. Auch für die Nutzer muss es bei der Einführung aus Akzeptanzgründen so einfach wie möglich gestaltet sein. Die Möglichkeit der Differenzierung der Maut nach Ort und Zeit birgt zudem erhebliches regionalpolitisches Konfliktpotenzial, da es zu einer unterschiedlichen Behandlung der Regionen führen kann. Von der Aufnahme einer entsprechenden Differenzierungsmöglichkeit in das Gesetz sollte deshalb gegenwärtig abgesehen werden.

8. **Zu Artikel 1 § 4**

Die Bundesregierung sieht keine Notwendigkeit, im Gesetzentwurf auf Einzelheiten des Mauterhebungssystems einzugehen. Gesetze sind auf den notwendigen gesetzlichen Regelungsbedarf zu begrenzen. Der Gesetzentwurf beschränkt sich deshalb auf die gesetzlich erforderlichen Festlegungen zur Einführung und Kontrolle der Mautpflicht. Einzelheiten zur Art und Weise der Mautzahlung hängen dagegen von der technischen Ausgestaltung des Mautsystems ab. Notwendige Detailregelungen zum Vorgang der Mautzahlung werden deshalb in Form einer Verordnung erlassen. Diese Vorgehensweise ist geboten, da die Technik auf diesem Gebiet besonders schnell voranschreitet. Technische Fortentwicklungen sollen in der Regel möglich sein, ohne dass Bestimmungen des Gesetzes geändert werden müssen. Darüber hinaus werden die Nutzer rechtzeitig vor Beginn der Mauterhebung durch die zuständige Behörde und durch den Betreiber des Mautsystems umfassend über die Funktionsweise der Mauterhebungstechnik informiert werden.

9. **Zu Artikel 1 § 4 Abs. 2**

Die Bundesregierung wird der Bitte des Bundesrates nachkommen und prüfen, ob und inwieweit die im Zusammenhang mit der Mauterhebung anfallenden Daten unter verkehrspolitischen und datenschutzrechtlichen Gesichtspunkten für telematikgestützte Mehrwertdienste in anonymisierter Form verwendet werden können.

10. **Zu Artikel 1 § 6**

Die Bundesregierung sieht keine Veranlassung ihre Rechtsauffassung zu revidieren. Sie wird jedoch den Vorschlag des Bundesrates im weiteren Verfahren noch einer eingehenden Prüfung unterziehen.

11. und 12. **Zu Artikel 1 § 11 Abs. 1 und Abs. 2 (neu) und § 11 Abs. 3 (neu)**

Die Bundesregierung wird die Mauteinnahmen nach Deckung der System- und Verwaltungskosten zur Finanzierung des bereits beschlossenen Anti-Stau-Programms auch darüber hinaus weitgehend für die Verkehrsinfrastruktur verwenden. Das vorliegende Gesetz soll zunächst die rechtlichen Voraussetzungen dafür schaffen, dass Einnahmen überhaupt erzielt werden können.

13. **Zu Artikel 1 § 12 Abs. 1**

Die Bundesregierung stimmt dem Änderungsbegehren des Bundesrates zu. Die Regelung über den Beginn der Mauterhebung und das Außerkrafttreten des Autobahnbenutzungsgebührengesetz erscheint in der vom Bundesrat vorgeschlagenen Fassung grundsätzlich sachgerecht, bedarf aber aus gesetzestechnischen Gründen weiterer Anpassungen im Wortlaut.

14. **Zu Artikel 1a (neu) und zu § 1 Abs. 4 Nr. 3a (neu) FStrG**

Die Regelung in Artikel 1 § 6 Abs. 1 des vorliegenden Gesetzentwurfes, wonach Einrichtungen des Mauterhebungs- und des Kontrollsystems zu den Bundesfernstraßen gehören, hat klarstellende Funktion. Sie soll deshalb in diesem Gesetz verbleiben. Mauterhebungseinrichtungen sind nach dem Bundesfernstraßengesetz bereits als Zubehör zu den Bundesfernstraßen zu zählen (§ 1 Abs. 4 Nr. 3). Die Aufnahme einer neuen Bestimmung in das Bundesfernstraßengesetz mit gleicher rechtlicher Wirkung ist deshalb nicht geboten.

Im Übrigen ist in § 7 des Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetzes – mit Zustimmung des Bundesrates – eine gleiche klarstellende Regelung aufgenommen worden. Um gleiche Sachverhalte rechtlich und sachlich auch gleich zu behandeln, soll es bei der in Artikel 1, § 6 Abs. 1 des Gesetzentwurfes vorgesehenen Regelung bleiben.



Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 13 20, 53003 Bonn, Telefon (02 28) 3 82 08 40, Telefax (02 28) 3 82 08 44
ISSN 0722-8333